12e Année. — N° 575 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes). — 25 Septembre 1909 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO

LE VOYAGE DE SANTOS-DUMONT — ROUEN-PARIS

GUIGNARD

Qui vient de couvrir en une heure, sur piste, 101 kil. 623 m., une distance un peu plus grande que celle de Paris à Sens.

(Voir page 231.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FEMMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opera.

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 2*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au n
et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux
nombreuses primes dont la liste est envoyée sur de

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

La Bouteille "MAJIC"

Brevetée S.G.D.G.

Procédé par le vide Perfectionné

CONSERVE leur température aux liquides CHAUDS ou FROIDS

Elle est d'une véritable nécessité pour

Automobile, Voyages Pêche, Chasse, Yachting Ascensions, Toilette et Usages domestiques, &c.

Prix depuis 14f.50 (½-litre)

En vente : : **Établissements**

Paz & Silva

PARIS : : : 55, Rue Sainte-Anne

LYON: 45, Rue de la République

et dans toutes les bonnes maisons

Exiger la marque "Majic"

Envoi gratuit du Catalogue

ariel POULAILLERS MOBILES

RIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE ET Cie

90, CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS

LE LIVRE D'OR DE LA CONQUÊTE DE L'AIR

Magnifique ouvrage de grand luxe.
Tirage limité à 500 exemplaires numérotés.
Articles inédits de MM. SANTOS-DUMONT, DELAGRANGE, FARMAN, CAMILLE FLAMMARION, WILBUR WRIGHT, :: CH. HUMBERT, etc. etc. ::
10 Hors-texte en couleurs -- Plus de 250 Illustrations en noir dans le texte.

L'exemplaire dans un étui : 100 fr.

On souscrit de suite (au comptant 10 % d'escompte), ou par versements mensuels de 10 fr. :: Prospectus et specimen sur demande.

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

Cycles Griffon Courbevoie (Seine)

GRIFFON

DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty* —

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION *"brevete"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Téléphone 818-67

Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

AUTOMOBILES

L'INTERMÉDIAIRE

Agent Direct de :

RENAULT Frres, PANHARD BRASIER, DION-BOUTON UNIC, DELAGE

Catalogue Franco.

136, Av. Malakoff — 17, Rue Monsigny.

PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

Photographie d'Art *FEMINA*

Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise.

Les Abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

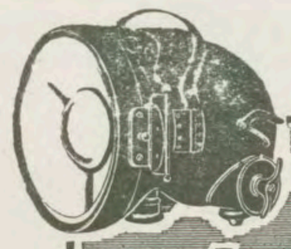
DUSAUSOY

EXPERT

4, Boul. des Italiens

ACHAT TRÈS CHER DE BIJOUX DIAMANTS PIERRES FINES

Expertises Gratuites



Phares

BLÉRIOT

Demander le Nouveau Catalogue

16, Rue Duret, Paris.

DYNAMO "PHI„

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES** des **Drs JORET & HOMOLLE**

Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.

Le Fl. 4'50 fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 280-41.

L'assurance contre les accidents. pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout**, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner nº 283-41.

OBÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?

Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de

RUBINAT LLORACH

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. September 18th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro : : reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

25 Septembre 1909 — N° 575
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LE VOYAGE DE SANTOS-DUMONT & LE DÉPART DU CHATEAU DE WIDEVILLE

Vendredi dernier, une foule considérable s'était rendue à Saint-Cyr pour assister aux expériences de Santos-Dumont. A 5 h. 1/2, celui-ci s'élevait sur sa "Demoiselle" et disparaissait derrière l'horizon. Pendant que les curieux continuaient à l'attendre, l'audacieux aviateur avait couvert 17 kilomètres et avait atterri au château de Wideville, où il reçut l'hospitalité chez le comte de Gallard. Le lendemain, ses mécaniciens, prévenus, lui amenaient son automobile sur laquelle il rapportait à Paris son oiseau démonté.

SANTOS ET D'ANNUNZIO PARLENT

Santos-Dumont vient d'effectuer une très brillante rentrée ✍ Son appareil bat tous les records de vitesse ✍
Le poète Gabriele d'Annunzio donne ses impressions de vol en aéroplane ✍ Les tramways aériens ✍

Après avoir été le premier apôtre du dirigeable, après avoir milie et mille fois risqué son existence en voguant dans les airs au dessus de Paris, après avoir été le premier en France à s'élever de terre à bord d'un plus lourd que l'air, M. Santos-Dumont vient à nouveau de fixer sur lui l'attention du monde sportif en se signalant par des prouesses qui dépassent tout ce qui a été réussi jusqu'ici.

Sans bruit, sans publicité tapageuse, le hardi brésilien préparait et mettait au point son aéroplane *La Demoiselle*. Frappé par les performances des aviateurs actuels, il voulut faire mieux. Au premier abord, cela semble difficile et pourtant l'étude des résultats acquis prouve qu'en quelques jours, Santos-Dumont a obtenu plus qu'il ne pouvait l'espérer :

1° Il est parvenu à s'élever en ne prenant qu'un élan de 20 mètres, en 6 secondes.

2° Il s'est attribué les records de vitesse en volant à une allure de 90 kilomètres à l'heure.

3° Il a réussi à emporter avec lui un poids de 20 kilos et à le lâcher tandis qu'il planait, sans rompre le moins du monde l'équilibre de son appareil.

4° Il a volé à des hauteurs difficiles à mesurer allant de son hangar de Saint-Cyr au château de Wideville, situé à 20 kilomètres environ, en moins de 14 minutes.

5° Il s'est élevé et s'est amusé à écarter les bras, pendant qu'il était en plein vol.

M. Santos-Dumont a bien voulu nous faire part de ses impressions et répondre à quelques-unes de nos questions. C'était samedi dernier, le lendemain du jour ou il nous avait tant inquiétés; il était parti de Saint Cyr, s'était enfui à l'horizon, avait disparu et ne revint que le lendemain.

La visite inattendue

Aussi bien, laissons-lui raconter à lui-même cette équipée :

— Dans quelle inquiétude nous avez-vous plongés, lui dis-je, tous les environs furent fouillés, nous craignions sans cesse de vous retrouver victime d'une catastrophe et jamais nous ne pouvions vous rejoindre.

— Il n'y avait vraiment pas de quoi s'alarmer, répond Santos-Dumont, ce que j'ai fait est tout naturel. Lorsque vous prenez une voiture ou que vous montez dans une automobile, c'est vraisemblablement pour vous transporter d'un point à un autre et non pour vous amuser à revenir exactement à votre point de départ. Jusqu'ici c'est le contraire surtout qu'on a fait avec l'aéroplane et c'est contre quoi je m'élève.

L'aéroplane est mieux qu'un appareil sportif, c'est le moyen de locomotion de l'avenir, c'est l'instrument idéal du touriste. Si personne ne le prouve, comment voudriez-vous que cette idée puisse entrer dans l'esprit du public?

Sans avoir de lignes de ballonnets sur mon parcours et pour cause !) je puis affirmer que j'ai dû voler au moins à 200 mètres, si je m'en rapporte à la hauteur des arbres immenses et à celle des collines au-dessus desquels j'ai dû passer. Cette altitude m'était d'ailleurs nécessaire en cas d'atterrissage obligatoire pour que j'aie le temps de choisir l'endroit où ma *Demoiselle* pourrait se poser sans risquer de se détruire ou seulement de s'endommager par un retour hâtif et mal calculé au sol.

— 200 mètres! m'exclamai-je avec admiration.

— Ne vous étonnez pas de cette hauteur qui semble exagérée à celui qui n'a jamais volé. Je vous affirme que plus on est haut, plus on écarte de soi le danger. Regardez le pauvre Lefèvre. Lorsqu'il s'est tué, il était à peine à cinq mètres du sol. Regardez Bréguet à Reims quand il a démoli son appareil, il avait à peine quitté terre. Plus vous êtes élevé, plus vous avez de temps pour vous reconnaître. C'est lorsque vous êtes près du sol qu'il faut vous méfier le plus, car, là, entre le moment où vous constatez la panne et celui où vous atterrissez, vous n'avez pas le temps normal de commander aux événements.

Aussi bien, voyez que j'avais raison de prendre mes précautions en m'élevant à des hauteurs semblables. Mon moteur ayant des ratés, je jugeai prudent de profiter de l'au-

Gabriele d'Annunzio.

L'illustre écrivain italien dont nous donnons ici les impressions en aéroplane.

baine qui, tout à coup, s'offrait devant moi : la pelouse d'un beau château.

Sans autre forme de procès, je descendais et me posais légèrement, pour ne pas abîmer le gazon surtout. L'atterrissage s'affectuait sans incident et pourtant j'étais ennuyé.

— Qu'y avait-il ?

— J'entrais là comme un intrus, sans passer par la grille, sans me faire annoncer. Je m'imposais en quelque sorte, je forçais la main de mes hôtes impromptus. Fort heureusement, j'avais la chance de me trouver chez des personnes charmantes qui, au contraire, se déclarèrent enchantées de faire ma connaissance dans des conditions aussi inédites. Je crois être en effet le premier homme ayant réussi à se faire inviter à dîner en de telles circonstances. Et non seulement je dînai, mais je couchai. Vraiment je trouvais que j'exagérais!

Mes amphytrions, par leur amabilité, me convainquirent qu'ils n'étaient pas de cet avis.

Voici, d'ailleurs, en quelques mots, le récit de mon aventure : à dire vrai, j'étais parti de Saint-Cyr dans la seule intention de faire un vol de quelques minutes. Mais la vitesse vous grise, vous étreint, vous entraîne. Je continuai, je n'avais même pas de casquette. La nuit commençait à tomber et quand je voulus revenir au hangar, outre les quelques ratés de mon moteur qui n'étaient pas très inquiétants d'ailleurs, je ne retrouvais pas ma route. Ah ! quand y aura-t-il des ballonnets indicateurs du Touring-Club dans les airs!

C'est alors que je découvris le château du comte de Gallard, que mes ailes envahirent. Je préférai ce moyen, car je ne voulais pas repasser par-dessus les hauts arbres dans l'obscurité. Les gardes accoururent d'abord, assez inquiets, ne comprenant pas très bien à quoi attribuer ma présence insolite dans le parc. Puis la comtesse de Gallard et son fils vinrent à moi et je reconnus alors l'inconvénient de l'aéroplane pour les visites mondaines : pas de chapeau, une cotte bleue pleine de graisse et d'huile, tel était mon équipement pour ma présentation.

Mme de Gallard m'invita à dîner et tandis que nous étions dans la salle à manger, son autre fils entrait et me trouvait attablé, alors qu'il me croyait déjà mort. Il arrivait en effet de Saint-Cyr où, comme les autres sportsmen, il avait assisté à mon départ et attendu vainement mon retour. Je suis incapable de vous décrire sa stupéfaction.

— Et votre aéroplane ?

— Il était à l'écurie, à l'instar d'un simple cheval. De là, on le transporta à mon hangar en l'arrimant sur ma voiture. Et en trois quarts d'heure fut fait, cette fois, le trajet que, la veille, ma *Demoiselle* avait parcouru, malgré un long détour, en quatorze minutes à peine.

Après avoir répondu à quelques-unes de nos questions, notamment qu'il ne voulait pas vrendre part à des meetings parce qu'il trouqait qu'il s'agissait là plus de sport acrobatique que de tourisme pratique, que la conduite de son appareil était des plus simples, qu'il n'avait pas fini de nous étonner, etc... M. Santos Dumont s'éleva et nous émerveilla une fois de plus. Après un vol merveilleux d'aisance et de souplesse, il revint sur nous et tandis que les applaudissements crépitaient, il écartait soudain les bras, lâchant naturellement ses leviers et ses manettes, tenait un mouchoir dans chaque main et les laissait tomber sur nous, après quoi il atterrissait, simplement, modestement, comme un héros !

Les impressions de d'Annunzio

Au meeting de Brescia, le poète Gabriele d'Annunzio a réalisé l'un de ses plus secrets désirs. Il a volé deux fois, la première fois avec l'américain Curtiss, la seconde avec le lieutenant Calderara. Il était intéressant de recueillir les impressions d'un littérateur tel que d'Annunzio. Il les a traduites dans le style imagé et un tantinet emphatique auquel il nous a habitués.

— Mes impressions! *Ah! Dio mio!* Elles sont divines. Jamais je n'en ai éprouvé de semblables. C'est au-delà de toutes les limites de la volupté. C'est une exquise jouissance. L'instant où l'on quitte la terre est d'une douceur infinie. On éprouve une sensation nouvelle, un frisson nouveau, une béatitude jusqu'alors inconnue et qui vous pénètre au fond de l'âme. Se sentir doucement enlever dans l'espace céleste, voler avec la légèreté de l'oiseau, fendre l'air avec la rapidité d'une flèche, se détacher de tout ce qui est bas et vulgaire, oh ! que tout cela vous plonge dans une ivresse à la fois physique et psychique. Il me semblait que je quittais la matière, que je me transfigurais, que je devenais éthéréen.

Le réveil, hélas ! c'est-à-dire le contact avee la terre, est venu interrompre brutalement le rêve dans lequel j'étais plongé. C'est comme si l'on m'avait coupé mes ailes, arraché à la volupté. Et un regret amer, cuisant m'est resté.

Mais je veux voler de nouveau, voler encore. C'est un besoin irrésistible, une passion à laquelle je ne saurais résister et qui m'a pris mon cœur, ma chair, tout mon être.

La poésie n'a plus pour moi le même charme sensuel depuis que j'ai goûté l'ivresse de l'aviation. Etre aviateur! C'est le rêve! Les aéroplanes n'ont pas les inconvénients que je redoutais. Je croyais que le choc de l'atterrissage était rude. Il n'en est rien. On arrive sur le sol, doucement, légèrement, comme une plume.

— Mais le bruit du moteur ?

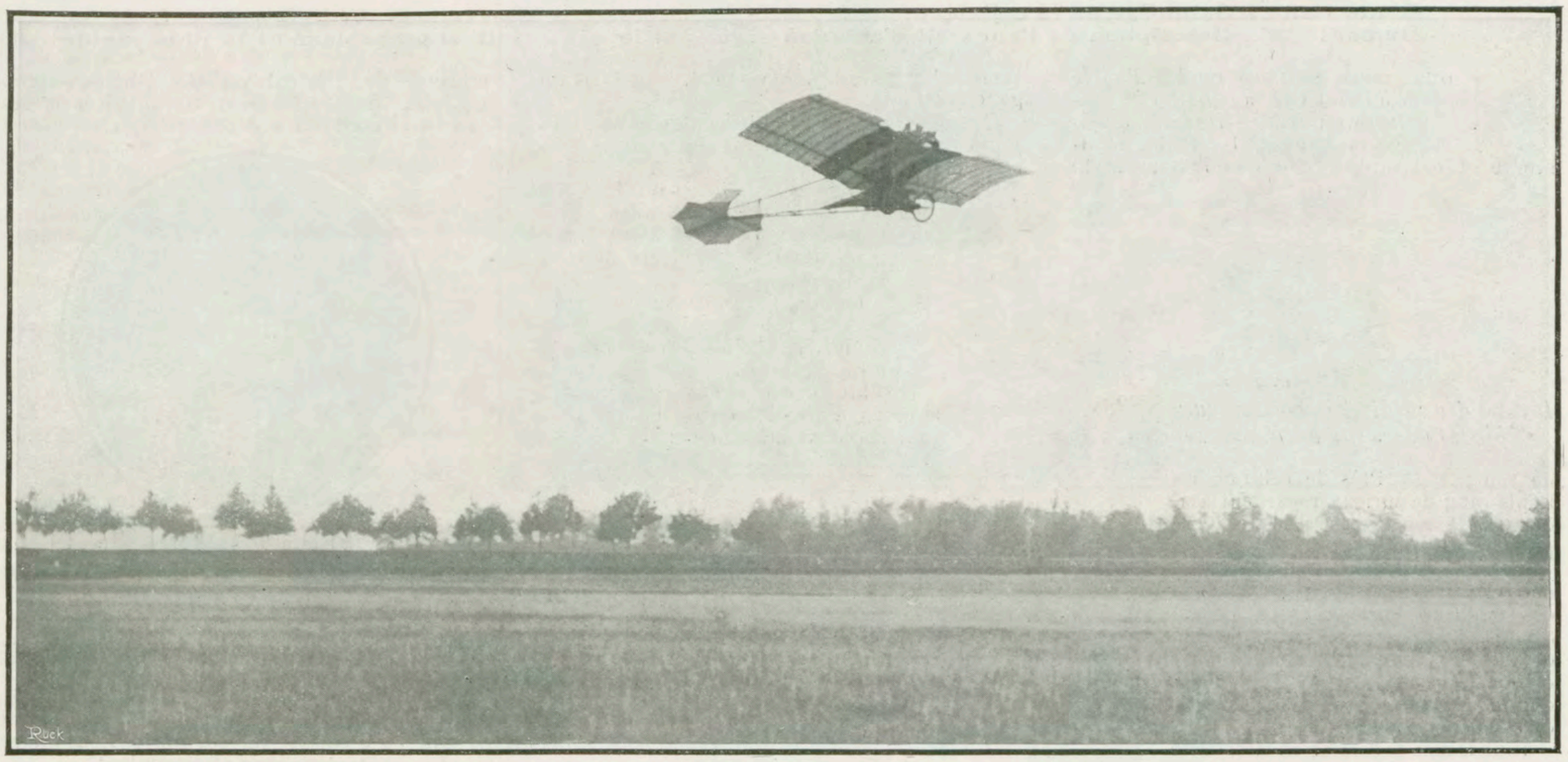
— Nullement désagréable. On le perçoit à peine. Il se perd dans l'immensité de l'espace. Le léger tangage de l'aéroplane cause au premier moment une impression subite de vide, comme un léger vertige.

Puis, l'on sent comme une griserie et l'on arrive à aimer ce mouvement qui rappelle, mais grossièrement, la sensation particulière que procurent les montagnes russes. Il vous semble arriver au haut d'une montée et descendre dans le vide avec ce léger serrement de cœur délicieux qui vous soulève la poitrine.

D'en haut, les choses prennent une étrangeté de rêve... Ah! monter haut, bien haut, atteindre les solitudes de l'immensité, voguer dans les régions de l'éther. Voilà mon désir, mon rêve, mon unique but. Hélas! l'homme réalisera-t-il jamais ce songe surhumain ? Oui, je veux le croire, je le désire ardemment. Ah! être aviateur! »

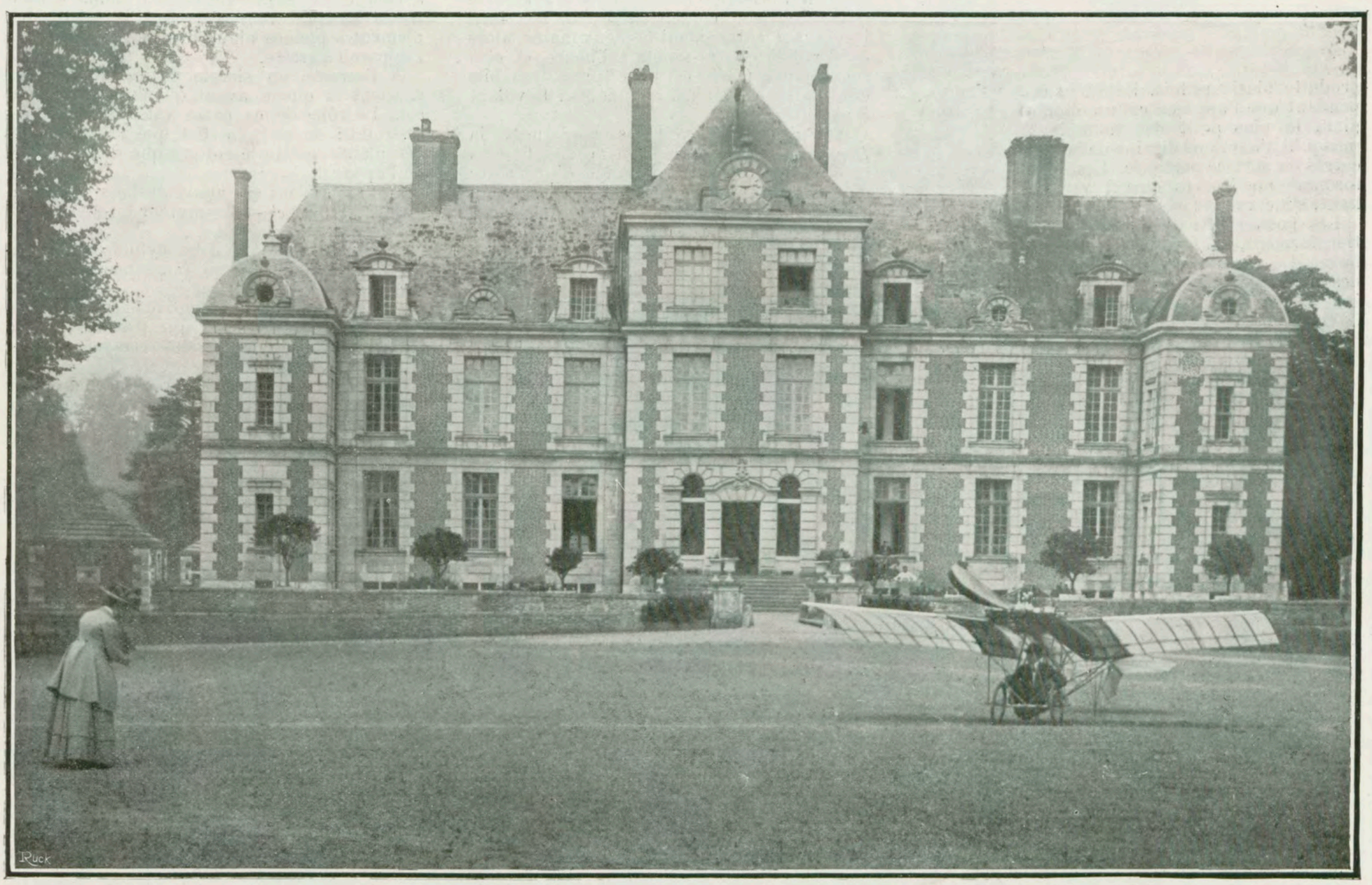
Et ce disant, ajoutent les gazettes, M. Gabriele d'Annunzio leva les bras au ciel, comme s'il avait voulu de nouveau prendre son vol, monter, monter toujours. Il s'éloigna de l'allure d'un homme écœuré d'en être réduit à fouler le sol et distribua à gauche et à droite des sourires exprimant bien son contentement démesuré de soi-même.

LE VOYAGE DE SANTOS-DUMONT



Le départ de Saint-Cyr.

Vendredi dernier, alors que les 1500 spectateurs qui étaient venus l'applaudir à son aérodrome de Saint-Cyr, le croyaient parti pour un tour d'un kilomètre, Santos s'envolait sur sa Demoiselle *sans prévenir personne de ses intentions, et deux heures après, on l'attendait encore. Ce n'est que très tard dans la nuit qu'on apprenait où il avait atterri.*



Devant le château de Wideville.

C'est sur une pelouse dépendant du parc du château de Wideville, près de Davron, à 17 kilomètres de Saint-Cyr, que Santos constatant des ratés dans son moteur, et en présence d'une ligne de bois, atterrit après s'être élevé à près de 200 mètres, pour passer au-dessus des futaies et des collines. Il reçut une gracieuse hospitalité de la part du comte de Gallard. Notre photographie représente la comtesse de Gallard prenant une photographie de l'aviateur, sur son appareil, devant le château.

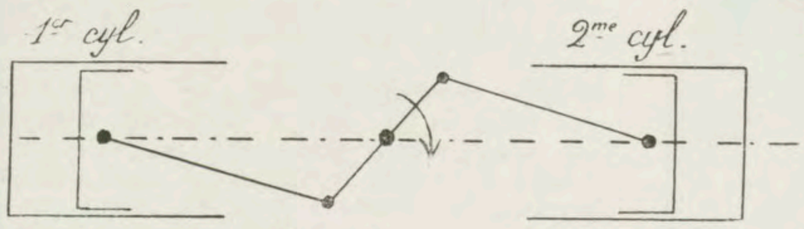
LA *DEMOISELLE N° 2* DE SANTOS-DUMONT

D'une visite à Saint-Cyr, notre collaborateur rapporte d'intéressantes observations sur la *Demoiselle II* de Santos-Dumont — Description de l'appareil d'aviation sûrement le plus petit et probablement le plus rapide

Nous nous sommes rendus l'autre jour à Saint-Cyr, au champ de manœuvres où Santos-Dumont a installé son hangar. La foule, nombreuse et patiente, attend que l'oiseau sorte de son garage. Près de celui-ci, un triple rang de curieux regardent avidement le mur derrière lequel il se passe quelque chose.

Avec peine nous ouvrons la porte : dans l'entre-bâillement se glissent des regards curieux, vite déçus. Santos-Dumont, avec son amabilité coutumière veut bien nous donner quelques tuyaux sur sa *Demoiselle*, que nous allons entreprendre de décrire à nos lecteurs.

Tout le monde connaît sa silhouette générale : la *Vie au Grand Air* l'a déjà reproduite plusieurs fois. Répétons cependant que l'appareil est un monoplan, le plus petit des monoplans, puisqu'il n'a qu'une dizaine de mètres carrés de surface portante. Les ailes, formant un V très ouvert vers le haut, s'incurvent fortement d'avant en arrière.



Le moteur.

Il est à deux cylindres horizontaux opposés, les deux bielles calées sur un même maneton, à 180°.

Les gouvernails de profondeur et de direction forment, à l'arrière, un empennage cruciforme. Le moteur est placé à l'angle du V des ailes, et l'hélice, calée directement sur son arbre tourne par conséquent devant l'aviateur.

Celui ci, assis sur une espèce de sangle au-dessous et en arrière du moteur, a sous la main... et le pied les organes de commande dont nous allons parler tout à l'heure.

Derrière lui, le réservoir d'essence et d'huile, de forme conique. C'est le réservoir-mère, en quelque sorte ; car l'essence et l'huile partant de là sous pression, montent dans un petit réservoir auxiliaire placé au-dessus du moteur : sage précaution qui, en cas de fuite dans la canalisation d'air, donne encore quelques minutes de vie à l'oiseau.

Tout, d'ailleurs, dans l'appareil, est original. Qu'on en juge.

Organes de conduite de l'appareil On sait que, dans un aéroplane, le pilote doit agir :

1° Sur le gouvernail de profondeur ou équilibreur ;

2° Sur le gouvernail de direction ;

3° Sur le stabilisateur transversal (ailerons ou ailes gauchissables) ;

4° Sur l'admission du gaz au moteur ;

5° Sur l'avance à l'allumage.

La commande d'un aéroplane n'est donc point en général chose très simple : on sait que les leviers des Wright, par exemple, exigent un apprentissage sérieux pour être manœuvrés convenablement.

Santos-Dumont a, lui, trouvé maintes solutions ingénieuses. Le gouvernail de profondeur est commandé par un levier manœuvré par la main droite de l'aviateur. La direction est tributaire d'un petit volant tournant dans un plan vertical, sous la main gauche du pilote.

Quant au gauchissement, sa manœuvre, toujours un peu délicate, est pour ainsi dire automatique.

Les câbles d'acier qui font fléchir l'extrémité des ailes aboutissent d'autre part à un levier placé verticalement juste derrière le siège du pilote.

Celui-ci porte, cousu à sa veste, un petit tube de cuivre qui vient coiffer, lorsqu'il s'asseoit, l'extrémité du levier.

Il suffit donc que l'aviateur penche le corps d'un côté ou de l'autre pour gauchir convenablement : de même le cycliste penche inconsciemment le corps à l'intérieur des virages.

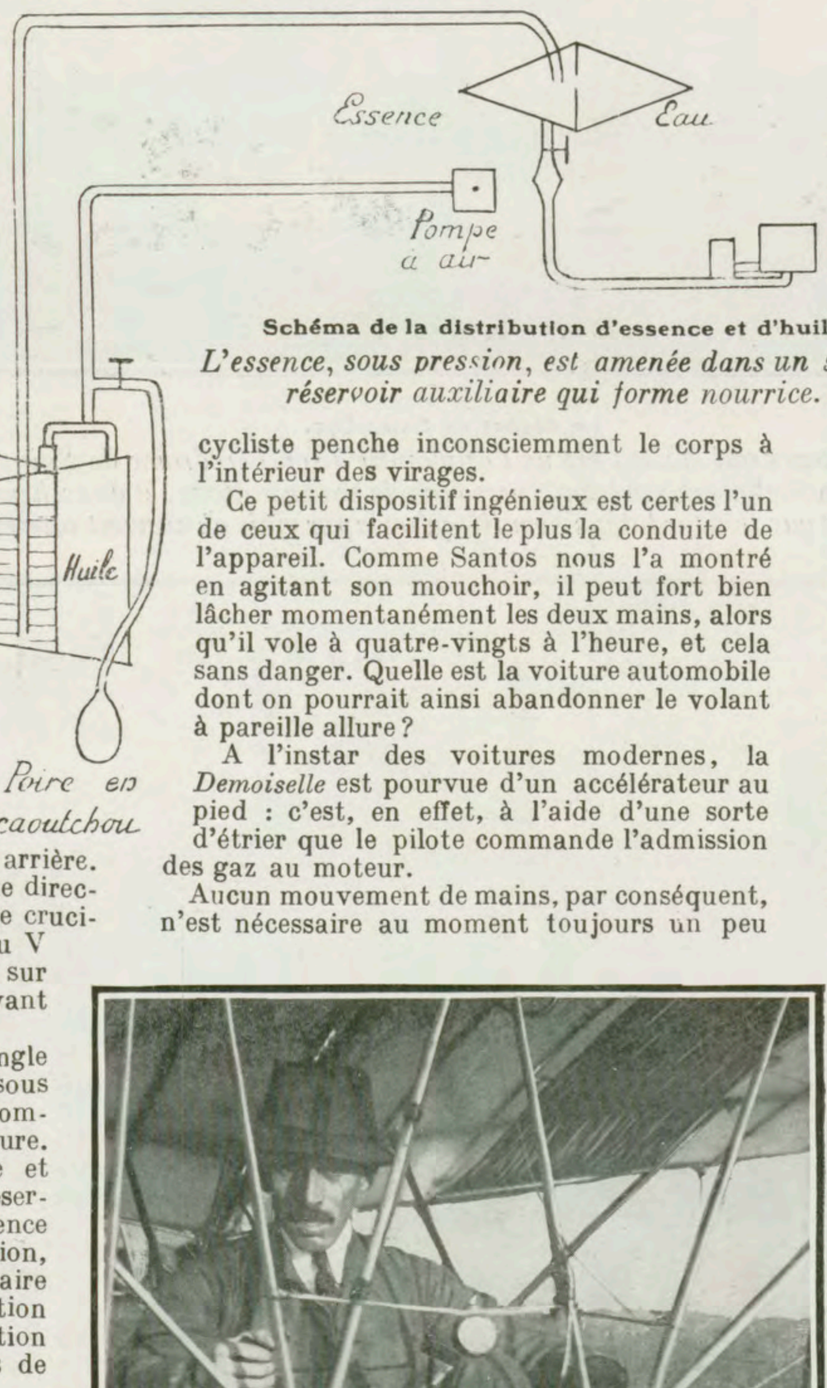


Schéma de la distribution d'essence et d'huile.

L'essence, sous pression, est amenée dans un second réservoir auxiliaire qui forme nourrice.

Ce petit dispositif ingénieux est certes l'un de ceux qui facilitent le plus la conduite de l'appareil. Comme Santos nous l'a montré en agitant son mouchoir, il peut fort bien lâcher momentanément les deux mains, alors qu'il vole à quatre-vingts à l'heure, et cela sans danger. Quelle est la voiture automobile dont on pourrait ainsi abandonner le volant à pareille allure ?

A l'instar des voitures modernes, la *Demoiselle* est pourvue d'un accélérateur au pied : c'est, en effet, à l'aide d'une sorte d'étrier que le pilote commande l'admission des gaz au moteur.

Aucun mouvement de mains, par conséquent, n'est nécessaire au moment toujours un peu critique de l'envol ou de l'atterrissage.

Système porteur Santos-Dumont, on le sait a le record du « décollage », c'est-à-dire que son appareil est celui qui s'enlève du sol après le moindre trajet accompli en roulant.

Comment on dirige.

Santos porte cousu sur le dos de son veston, un petit tube dans lequel vient se loger l'extrémité du levier de gauchissement, situé derrière le dossier.

Pendant les quelques dizaines de mètres qui précèdent l'envol, l'appareil roule sur deux petites roues de 0 m. 50 munies de pneumatiques de bicyclettes. Ces roues sont placées à la hauteur du pilote, ce qui permet à celui-ci de se servir de ses mains comme freins lorsqu'il veut s'arrêter ; il saisit simplement à pleines mains les deux pneus..., et l'appareil s'arrête.

A l'arrière, un simple patin rudimentaire soutient la queue avant qu'elle ne quitte le sol. Le rôle de ce patin est d'ailleurs très restreint : on sait, en effet, que la queue des aéroplanes quitte le sol presque dès le départ de l'appareil.

Le moteur Tout est nouveau dans la *Demoiselle*. — Le moteur lui-même s'est révélé sur cet appareil.

C'est un Darracq à deux cylindres horizontaux opposés, d'une puissance d'environ trente chevaux.

Les deux bielles sont calées sur deux manetons à 180°, ce qui permet d'abord une répartition égale des temps moteurs, ensuite un bon équilibrage.

Comme on peut le voir sur la figure, les pistons s'écartent ou se rapprochent en même temps du fond des cylindres.

D'où la concordance suivante des phases :

1er cylindre	2e cylindre
Aspiration.	Travail.
Compression.	Échappement.
Travail.	Aspiration.
Échappement.	Compression.

Quant à l'équilibrage, les pistons étant animés de vitesses toujours égales et opposées, on conçoit que les forces d'inertie dues à leur accélération se détruisent mutuellement.

Il reste uniquement celles qui sont dues aux mouvements obliques des bielles, négligeables vis-à-vis des premières.

Les soupapes sont placées au fond des cylindres et commandées par culbuteurs. La pipe d'échappement est simplement percée et évacue directement les gaz brûlés dans l'air.

L'eau de refroidissement, poussée par une pompe à engrenages, circule dans des cheminées de cuivre rouge, rapportées sur les cylindres.

De là, elle va se refroidir dans un radiateur ingénieusement conçu.

Il est constitué par deux batteries de cent tubes de cuivre chacune ; les tubes, de 1 m. 60 environ de longueur sur 0 m. 003 de diamètre, sont disposés sous les ailes de l'appareil, offrant ainsi une surface de

Santos sur son siège.

L'aviateur prend place sur un siège en cuir sur lequel il est plutôt accroupi qu'assis.

refroidissement utile maximum et la résistance minimum à l'avancement.

Leur surface totale est

$$n \times 0{,}003 \times 1^{m}60 \times 200 = 3^{m_2},20$$

Si nous ajoutons à cela qu'ils sont, en marche, balayés par un courant d'air de plus de 20 mètres à la seconde, on conviendra que le moteur a vraiment bien peu de chances de chauffer par manque d'eau, malgré la contenance extrêmement réduite du réservoir.

L'allumage est assuré par une magnéto à haute tension spécialement construite.

Elle permet le départ sur les accumulateurs sans bobine auxiliaire; aussi, a-t-on pu remarquer combien le moteur est facilement mis en route : un demi-tour de l'hélice... et l'on part! ..

Un mot avant de finir sur l'agencement des réservoirs : il mérite que l'on s'y arrête.

Le réservoir principal d'essence est placé derrière l'aviateur, en dessous par conséquent du moteur.

Un tube en part, qui aboutit à un petit réservoir auxiliaire placé en charge sur le carburateur.

La pression d'air nécessaire pour l'essence est maintenue dans le réservoir principal par une petite pompe à air, véritable pièce d'horlogerie, mue par le moteur.

Une poire en caoutchouc permet d'établir cette pression au départ.

Le réservoir d'huile est contigu au réservoir principal d'essence.

L'eau voisine avec l'essence dans le réservoir auxiliaire.

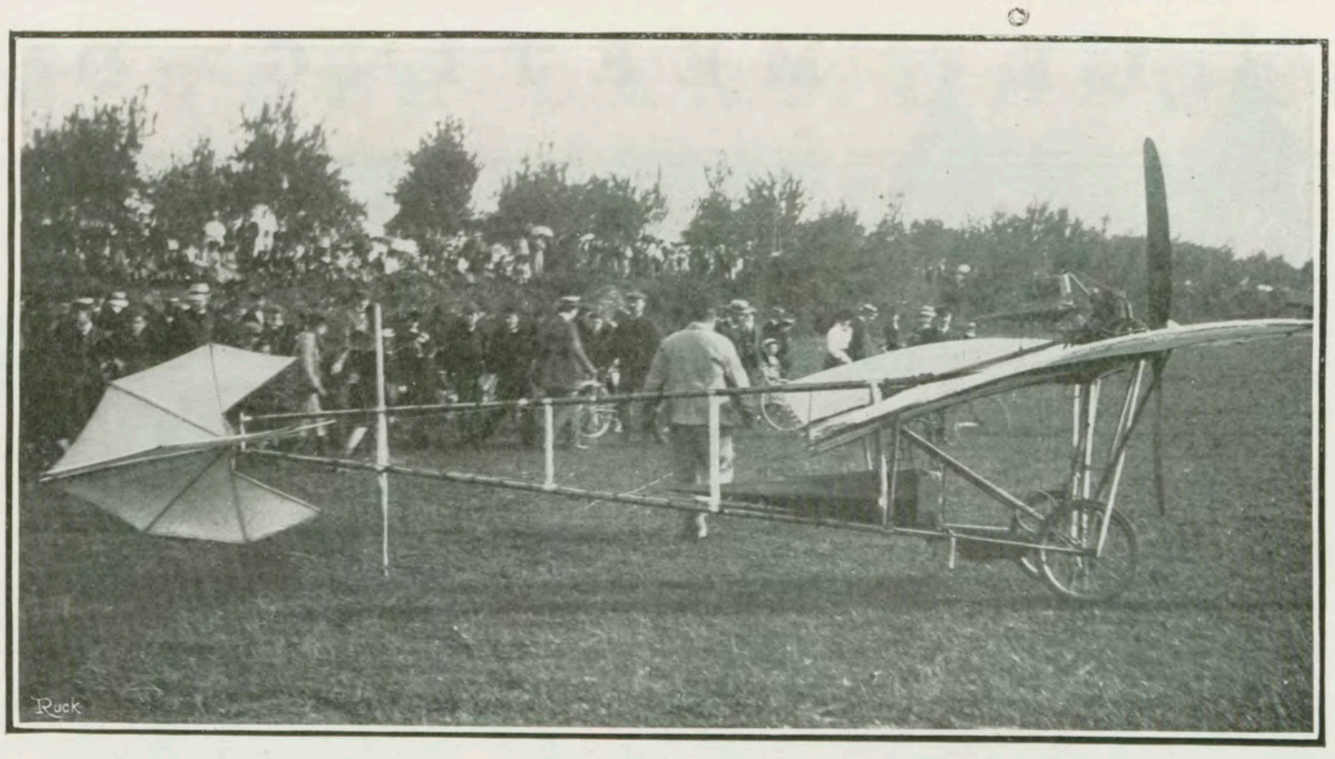
L'hélice. L'hélice est une hélice « intégrale » Chauvière, qui, calée directement sur l'arbre du moteur, tourne à la vitesse normale de 1.500 tours, vitesse souvent dépassée d'ailleurs. Mais, nous a dit M. Chauvière, elle a été calculée pour résister jusqu'à deux mille tours, et même davantage. Nous n'en dirons pas plus là-dessus, nous réservant d'en reparler dans un prochain numéro, à propos de la fabrication des hélices.

La vitesse Il est regrettable que le temps et la distance du raid de Santos Dumont n'aient pas été officiellement constatés. Il semble, tout au moins, que le record de Blériot ait été virtuellement battu, car la vitesse de la *Demoiselle* ne doit pas avoir été inférieure à 90 kilomètres à l'heure.

C'est évidemment dans de tels appareils légers et peu encombrants qu'est l'avenir de la locomotion aérienne, mais la réduction des surfaces portantes est intimement liée à l'augmentation des vitesses. Il faut arriver à faire du 125 et du 150 à l'heure, et on y arrivera. De cette façon, les appareils que nous connaissons, qui n'enlèvent qu'une seule personne, pourront transporter cinq ou six passagers. C'est d'ailleurs l'opinion de M. Rodolphe Soreau, le distingué président de la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France, « mais, dit-il, il conviendra d'augmenter la résistance des ailes en employant pour leurs nervures le métal à la place du bois. » Comme il le fit pour le dirigeable, en doublant la Tour Eiffel, Santos aura montré le chemin aux chercheurs.

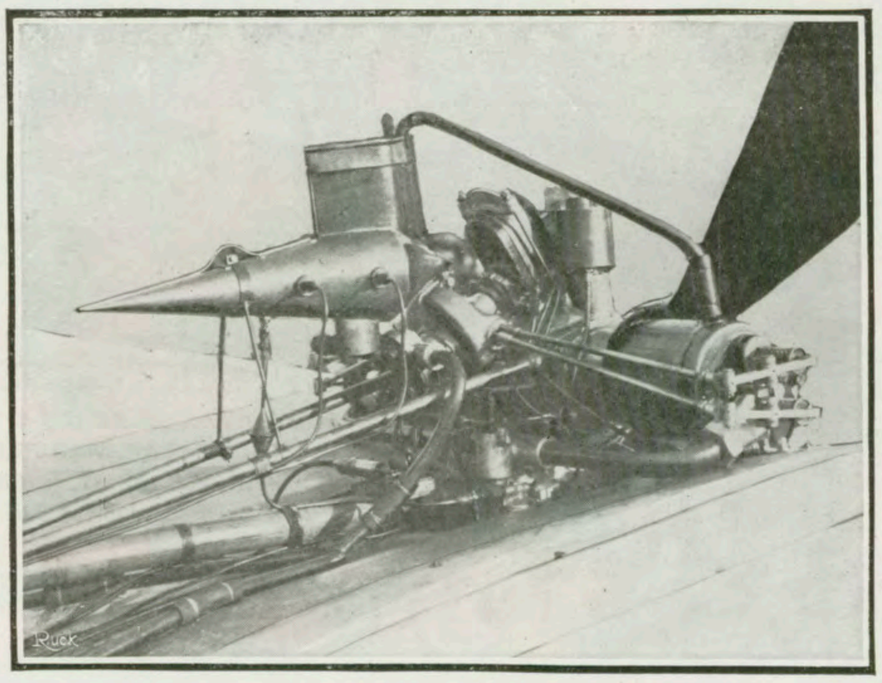
Enfin, ajoutons que, non content d'avoir fait preuve de tant d'ingéniosité, M. Santos-Dumont fait savoir qu'aucun des dispositifs de son appareil n'est breveté. Il abandonne généreusement au domaine public le fruit de ses recherches, donnant ainsi une preuve de plus de l'intelligent intérêt qu'il porte aux choses de la navigation aérienne.

H. Petit.



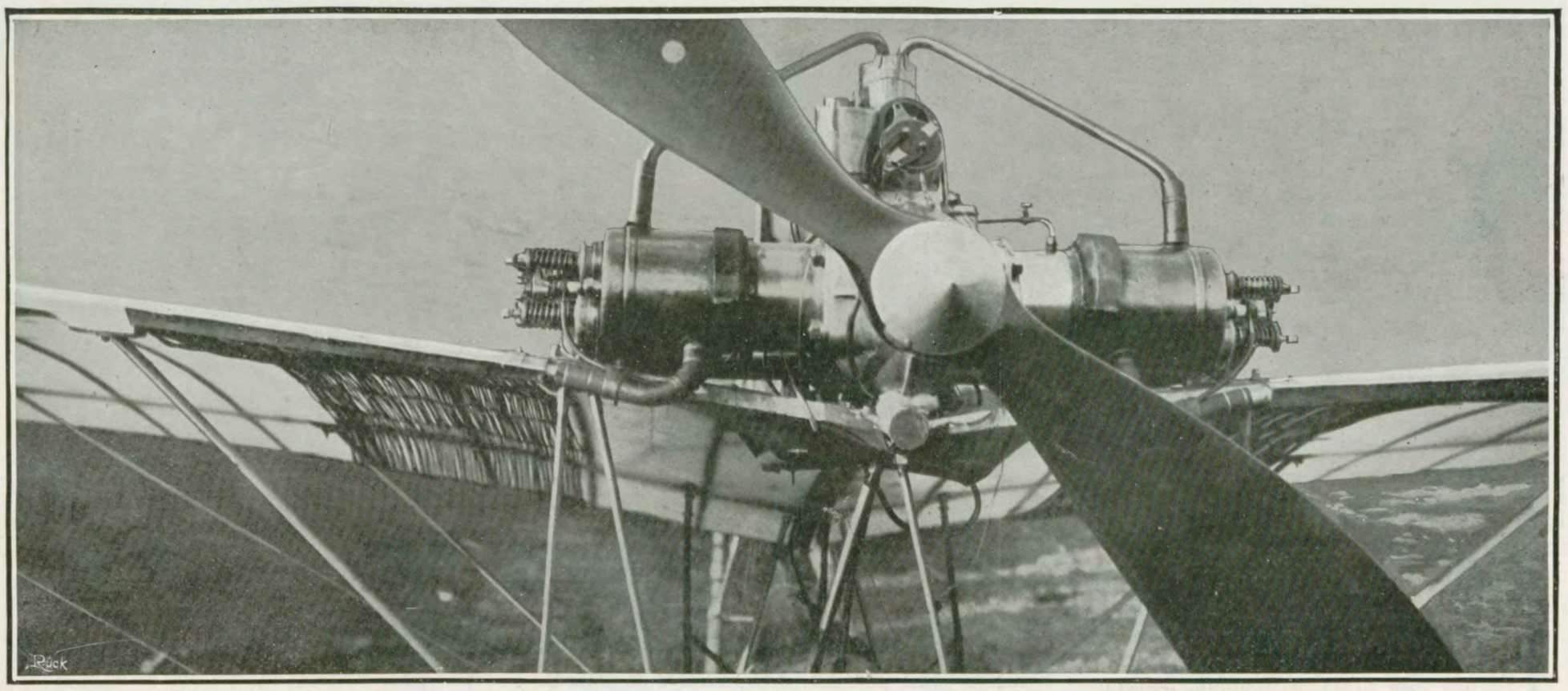
La " Demoiselle " vue de profil.

C'est bien l'appareil le plus réduit que l'on puisse imaginer. Il ne comporte que 9 m. 50 de surface portante. Son encombrement est d'environ 6 mètres sur 6. Il pèse moins de 120 kilos.



Le moteur vu d'arrière.

On aperçoit la magnéto et le carburateur, ainsi que le réservoir auxiliaire qui contient l'essence et l'eau.



Le moteur et l'hélice.

L'hélice « intégrale » en bois, est calée directement sur l'arbre du moteur et tourne à la vitesse normale de 1.500 tours. Elle tourne devant l'aviateur, sans cependant gêner sa vue. Le moteur, à deux cylindres horizontaux opposés, donne environ 30 chevaux.

LE MEETING D'OSTENDE

Giuppone, gagnant de la Coupe des Voiturettes, au virage d'Ostende

Giuppone a remporté une nouvelle victoire en enlevant la Coupe des Voiturettes à Ostende, sur voiturette Lion, en 4 h. 33 m. 28 s.; moyenne, 87 kilom. 740 m. à l'heure. Pneus Kempshall non-skid.

Christiaens, gagnant de la Coupe Liedekerke.

Les Coupes Liedekerke et William sont revenues à Christiaens, couvrant les 400 kilomètres en 4 h. 54 m. 38 s.

Thomas, second de la Coupe des Voiturettes.

Il s'est classé second, en 4 h. 39 m. 26 s., confirmant ses succès de Boulogne et de Normandie. Voiturette Le Gui, magnéto Nil Melior.

Le meeting d'Ostende qui fut autrefois une des grandes réunions automobiles et qui avait perdu de son importance, a présenté cette année un nouvel intérêt. Les courses se disputaient sur le Circuit Ostende-Newport-Snaerskerque-Ostende, à couvrir 12 fois, soit 400 kilomètres. L'organisation était parfaite, 8.000 mètres de clôture avaient été placés et le service d'ordre minutieusement assuré. Le 11 septembre, Christiaens gagna la catégorie des voitures au-dessous de 106 d'alésage, enlevant les Coupes Liedekerke et William ; Sabbé s'attribuait la Coupe d'Ostende pour voitures au-dessous de 90 millimètres. Le 14, la Coupe des Voiturettes disputée sur le même parcours fut une double victoire pour nous puisque Giuppone sur Lion et Thomas sur Le Gui prirent les premières places.

100 KILOMÈTRES DANS L'HEURE

Guignard, qui vient de psaser les 100 kilomètres dans l'heure derrière Hoffmann.

Le 15 septembre, sur la piste de Munich, Guignard vient de battre le record de l'heure, détenu depuis l'an dernier par Wills, couvrant 101 kilom. 623, derrière la motocyclette d'Hoffmann. Pneumatiques Continental.

Le cap des 100 kilomètres dans l'heure qui semblait infranchissable et que de nombreux stayers de tous les pays avaient essayé de doubler, a été franchi le 15 septembre par le doyen des coureurs de fond français, Paul Guignard. Derrière la motocyclette d'Hoffmann munie du même moteur à 3 cylindres qui a permis à Blériot de traverser la Manche, il a couvert, sur la piste de Munich, 101 kil. 623 m. dans les 60 minutes. Le record appartenait depuis un an au petit Wills qui, entraîné par Bertin, avait couvert 99 kil. 57 m.

Il est à remarquer qu'alors que le règlement de l'Union Cycliste International autorise le coupe-vent de 120/65, Guignard n'utilisa comme abri qu'une plaque de tôle de 40/35 placée devant le rouleau protecteur, bien inférieur au coupe-vent comme protection. Rien ne permet de se rendre compte du tour de force accompli par Guignard comme une simple comparaison : parti de Paris, en ligne droite, il eût dépassé Sens, que le train le plus vite de P.-L.-M. met 1 h. 20 m. à joindre!

La Vie au Grand Air

ROUEN-PARIS & 156 KILOMÈTRES A PIED EN 14 HEURES

Le départ.

A minuit 31, dimanche matin, 100 concurrents prenaient le départ de la course pédestre Rouen-Paris. Au-dessous, le pied d'Orphée radiographié avant le départ par les Drs Peugniez et Degouy.

Siméon massé sur la route.

Le vainqueur de l'an dernier s'est classé troisième en 15 h. 23 m. 15 s. gagnant 13 minutes sur son temps de 1908.

Gautherot.

Classé 8e en 15 h. 35 m., après avoir rejoint Delage à Saint-Cloud.

Cibot.

Après être passé 1er à Evreux, il a rétrogradé et a fini 8e en 18 h. 9 m.

Verstraeten.

Le coureur belge a terminé 6e en 16 heures, après une très belle fin de course.

Corroyer.

A perdu trois places sur la fin et s'est classé 7e en 17 h. 4 m.

Robert sur la route, avant Juziers.

La révélation de la course fut le jeune Robert âgé de 17 ans et demi, dont c'était la première course de longue distance. Il a couvert les 156 kilomètres en 14 h. 41 m. se rapprochant un moment à 10 minutes du leader et a terminé dans un état de fraîcheur remarquable. Dans le médaillon, Robert signe au contrôle de Bonnières.

Orphée, le vainqueur de Rouen-Paris.

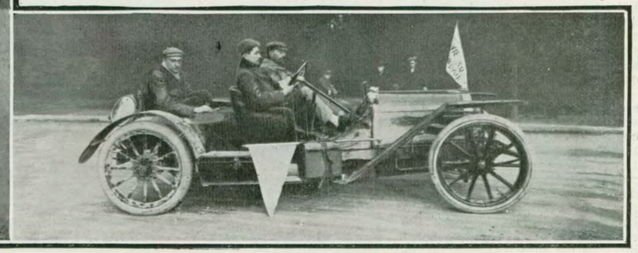
Orphée a couvert les 156 kilomètres en 14 h. 6 m. (11 kilom. 63 à l'heure), battant de 1 h. 24 le record de la distance et celui des 100 kilomètres en 8 h. 6 s. Au-dessous, son pied radiographié à l'arrivée. On remarquera qu'il est peu modifié par cette dure épreuve.

Delage.

S'est vu ravir une place sur le quai de Saint-Cloud par Gautherot et a terminé 5e en 15 h. 47 m.

Au contrôle de Louviers.

Photographie prise à 3 heures du matin, au milieu de la foule qui se presse au contrôle. Pendant toute la nuit, les curieux attendaient le long des routes le passage des coureurs, cherchant à les deviner dans le brouillard épais.



La voiture de la *Vie au Grand Air*.

Sur cette voiture Grégoire, dont on remarquera l'originale carrosserie à trois places, admirablement conduite par son propriétaire M. Garros, notre rédacteur en chef et notre photographe ont suivi de bout en bout la course.

LA COUPE DE PARIS

LA JOURNÉE DES SK FFS

1. De La Plane, l'incontestable champion français du skiff, a remporté pour la cinquième fois la Coupe de Paris devant Hahn (R. C. Strasbourg) et Ripault (S. E.). Temps 7 m. 50 s. — 2. Boissière, gagnant du Critérium des seniors. Temps 7 m. 30 s. — 3. Boyer, gagnant du Critérium des débutants. Temps 7 m. 35 s. — 4. Ripault qui gagna brillamment le Critérium des juniors, devant Ponsart de l'U. N. de Liège, en 7 m. 20 s.

NOTRE NUMÉRO DU SALON

A l'occasion du Salon de la Locomotion aérienne, la *Vie au Grand Air* publiera la semaine prochaine un numéro exceptionnel, au prix ordinaire

L'ASSOCIATION des industriels de la locomotion aérienne fut bien inspirée, il y a quelques mois, lorsqu'elle décida d'organiser un salon spécial de l'Aéronautique.

La traversée de la Manche en aéroplane, les récentes prouesses de nos hommes-oiseaux, et toutes les merveilleuses envolées auxquelles nous assistons chaque jour, sont autant d'éléments qui assurent d'avance le succès du Salon de l'Aéronautique.

Au centre du palais, au-dessous de la Coupole, les visiteurs pourront admirer le monoplan sur lequel Blériot traversa la Manche. Autour de lui, seront installés quatre stands centraux, dans les travées desquels seront installés seize immenses stands, seize nids qui recevront chacun un oiseau mécanique.

Ils seront donc vingt-deux oiseaux aux ailes blanches, tous de structure différente, dans le rez-de-chaussée du Grand-Palais, ainsi transformé en prodigieuse volière. La très vaste allée centrale sera partagée en deux parties égales, par des stands très bas qui ne gêneront pas la vue et où seront spécialement exposés les moteurs des machines volantes. Enfin, suspendus à la nef se balanceront majestueusement différents types de plus légers que l'air.

Fac-simile de la couverture en deux couleurs du numéro du Salon qui paraîtra le 20 octobre et qui ne sera vendu que 0 fr. 50.

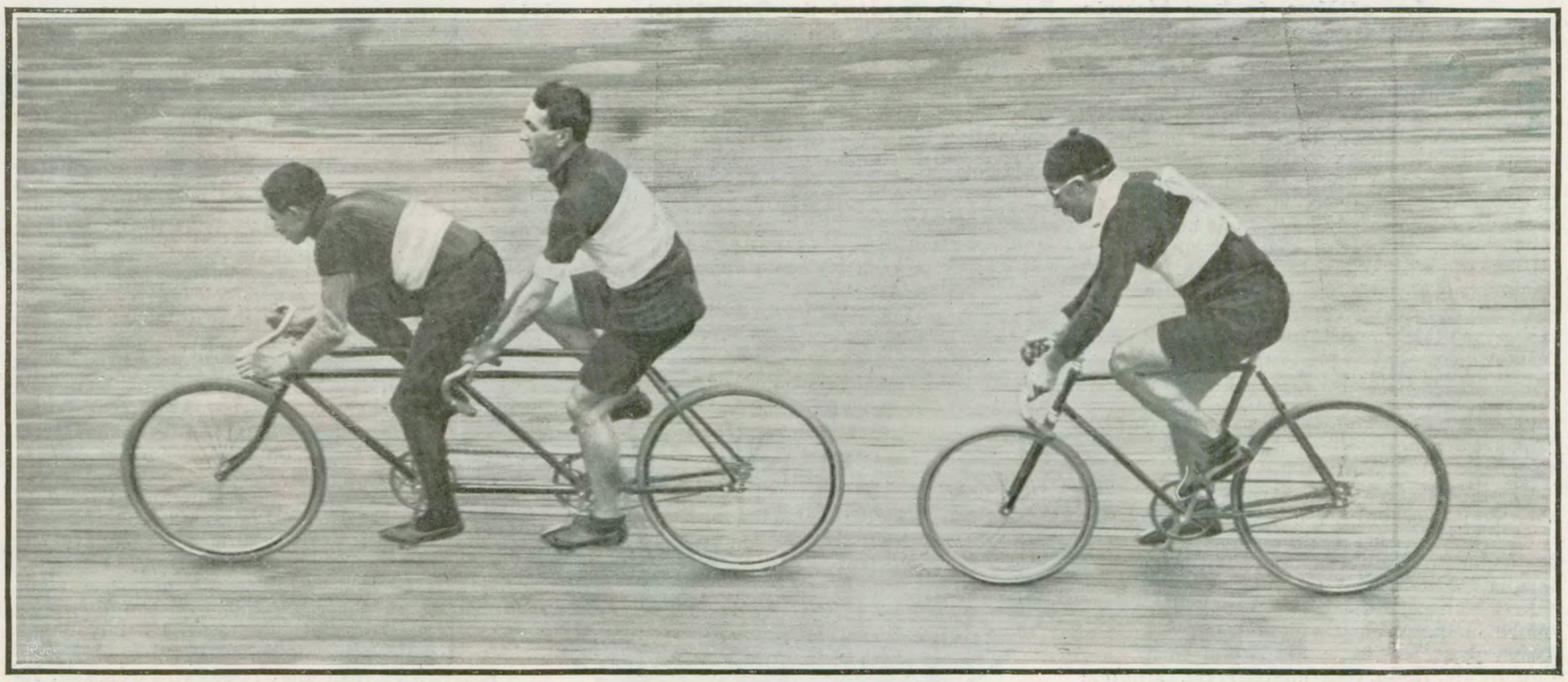
Des rétrospectives, des expositions spéciales garniront les salons du premier étage avec les accessoires de l'industrie aéronautique.

Notons que le Salon de l'Aéronautique sera également la première exposition du genre qui, à Paris, ait adopté une décoration uniforme pour tous les stands. Mais la manière dont M. André Granet a réalisé cette nouvelle formule est tellement heureuse, si élégante, si coquette, si légère que l'œil ne devine pas cette décoration répétée, et n'en éprouve qu'un charme on ne peut plus séduisant.

De même que pour les Salons de l'Automobile, *La Vie au Grand Air* n'a pas voulu laisser passer cette imposante manifestation sportive sans lui consacrer en grande partie son prochain numéro. Ce numéro spécial de vingt-quatre pages, orné d'une superbe couverture en deux couleurs, paraîtra le 2 octobre et sans augmentation de prix.

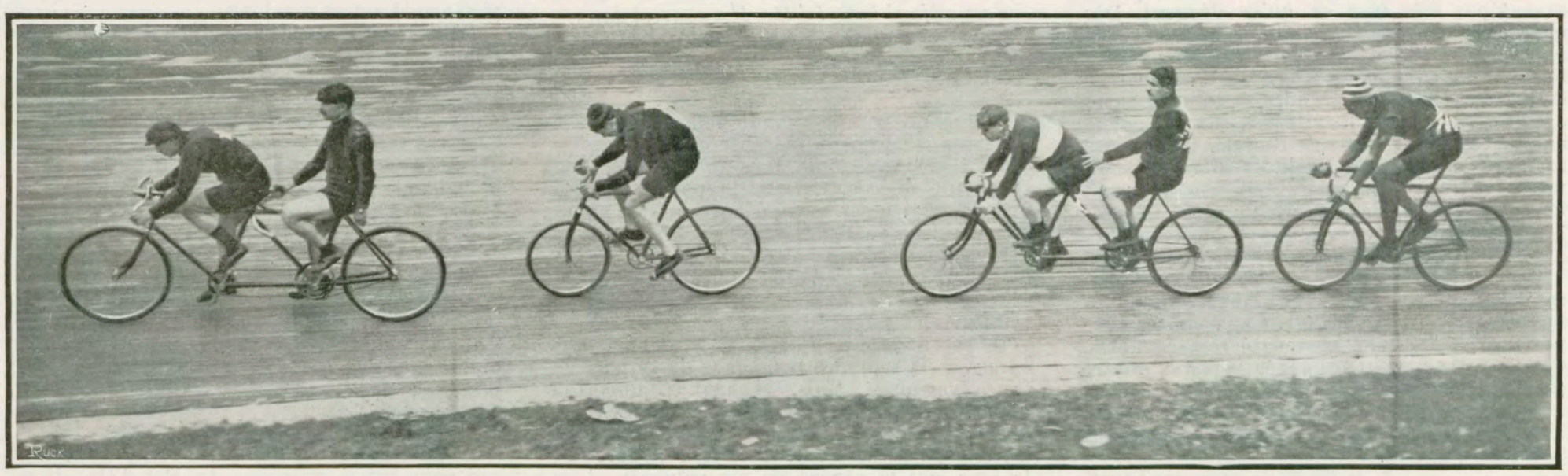
Il renseignera exactement tous ceux qui n'auront pu faire le déplacément de Paris, sur les attractions nombreuses du Salon de l'Aéronautique, et sera pour les autres un précieux souvenir de cette exposition qui fera date dans l'histoire de l'Aviation. Le retenir dès à présent à son marchand de journaux.

GEORGET GAGNE LE BOL D'OR



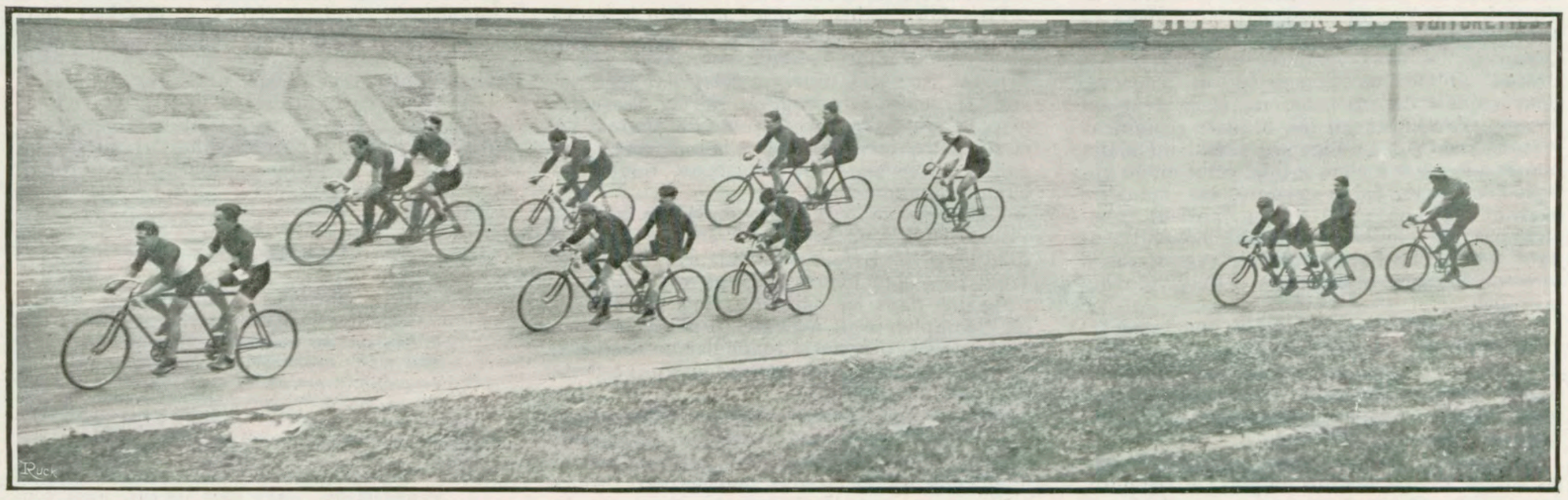
Léon Georget en vitesse.

Léon Georget, après l'abandon de Petit-Breton, s'est contenté de faire une promenade de santé. A aucun moment, il n'a été menacé. Georget vainqueur du Bol d'Or pour la quatrième fois montait une bicyclette "La Française" marque Diamant, munie de pneus Hutchinson.



Le match Germain-Ivy.

La dernière heure fut des plus animées, grâce au match que disputèrent Germain de la Flèche et Ivy. Tous deux semblaient courir une épreuve de 50 kilomètres tant ils y mettaient d'acharnement. S'ils avaient été mieux soignés, ils auraient pu faire beaucoup mieux.



Pendant la vingt-deuxième heure.

Léon Georget, Germain de la Flèche, Hermann Combes et le nègre Ivy tournent à un train des plus ralentis, tous plus ou moins victimes d'une défaillance. Ils ont tous été fort gênés par la sciure de bois qu'on avait semée sur la piste pour éviter les dérapages et qu'on ne put complètement balayer. Elle les fit beaucoup souffrir des yeux.

(Voir l'article page 236.)

CE QUE FUT LE BOL D'OR

Par le Jockey Maurice BARAT

Le célèbre jockey Maurice Barat, le gagnant du Grand Prix, a suivi la course presque de bout en bout et nous donne ses impressions de starter et de spectateur

Le ciel a bien voulu enfin que je remplisse les fonctions de starter de façon utile. Trois samedis de suite, je me suis rendu au Vélodrome Buffalo pour donner le départ aux courageux coureurs : la première fois, je n'ai même pas eu besoin de prendre le revolver, la seconde je m'en suis servi, mais au bout d'une heure trois-quarts, on arrêtait la course, la troisième je n'ai pas eu de déception. Je commençais à croire que j'étais la cause initiale de ce déluge continu ; je supposais que c'était une délicate attention de l'atmosphère pour me rappeler que j'avais gagné le Grand Prix sur Verdun par une pluie torrentielle. Mais si, nous, nous courons par n'importe quel temps, il n'en est pas de même des cyclistes, heureusement pour eux d'ailleurs!

Mais après avoir donné le départ, je n'en avais pas fini avec les fonctions officielles. Me voici maintenant obligé de donner un compte rendu du Bol d'Or dans la *Vie au Grand Air*. Diable! Voilà qui est sérieux! Et si je suis capable de donner cinq, six départs ou faux départs même, je ne sais si je me tirerai bien d'un article. Enfin, essayons toujours. Le public qui veut bien m'applaudir parfois sur les hippodromes sera sans doute indulgent.

Au départ donc pas d'entraîneurs. Et ce n'est qu'à 10 h. 20 que les tandems paraissent au grand contentement des spectateurs qui ne savent pas très bien ce qu'ils désirent. Dès mon coup de pistolet dont je ne veux pas apprécier la délicatesse, Petit-Breton partit à toute allure comme s'il s'agissait d'une course de primes. Il désirait prendre la tête de façon à éviter les chutes inévitables sur une piste aussi trempée que celle de Buffalo. Il n'eut pas tort, car au bout de quelques kilomètres un malencontreux dérapage entraînait sept hommes à terre ; seuls Germain et Petit-Breton y échappèrent. Le plus touché, Ringeval, avait la clavicule cassée.

Ce n'était pas encourageant pour les malheureux concurrents. D'ailleurs, dans les premières heures les chutes succédèrent aux chutes avec une précision et une régularité remarquables. C'est à cette malchance générale et aux quatre heures effectuées sans entraîneurs qu'il faut attribuer les défaillances terribles enregistrées au cours de l'épreuve et la mauvaise moyenne horaire du gagnant.

L'infortune de Petit-Breton A la fin de la première heure, Petit-Breton qui, jusque-là, avait eu l'heureuse fortune de ne pas tomber une fois, est victime, lui aussi, de la piste mouillée. La direction, voulant hâter le séchage du bois, répand plusieurs bidons d'essence et y met le feu. A ce moment arrivent Shirley et Petit-Breton. Ils passent à travers les flammes. Dérapage, les deux hommes tombent. Petit-Breton abîme sa bicyclette et s'énerve. Pour comble de malheur, un spectateur du pesage, sans faux-col ni cravate (comment y était-il entré? on l'ignore) prend un malin plaisir à insulter à chaque tour celui qu'on appelle l'Argentin. Sa grossièreté, ses manières agacent le public. Petit-Breton, patient, n'insiste pas, mais au bout d'un long moment pendant lequel il l'a laissé déverser ses injures, il vire sur la piste et s'adresse à l'individu qui lui répond :

— J'ai bien le droit de dire ce que je pense!

Petit-Breton lui applique alors un léger coup de poing. L'autre veut riposter, mais se prend l'auriculaire gauche dans les rayons de la bicyclette et se le casse. Une ovation est faite au coureur.

Peu après, Catteau, pour faire mieux que les autres, tombe une fois de plus : il remonte, passe sur la pelouse et monte sur un entraîneur qui dormait. Le réveil fut un peu brusque, je l'avoue.

La nuit fut sinistre. A minuit, Petit-Breton qui se plaint des reins, depuis le départ, descend. Il est également très énervé et comme chez lui le moral a une grande influence sur le physique, il ne peut marcher comme il voudrait. Il craint de finir dans un mauvais rang et plutôt que « de faire le pantin à 20 à l'heure », selon son expression, il préfère abandonner. Lui parti, l'intérêt de la course se trouve de beaucoup diminué. Léon Georget n'avait que lui à redouter et leur lutte aurait été passionnante. Maintenant ce n'est plus qu'un walk-over.

Léon Georget, vainqueur du Bol d'Or.

Pour la quatrième fois, Léon Georget s'est adjugé le Bol d'Or. Il a couvert dans les 24 heures 845 kilom. 700. Son allure a été de 35 kilom. 237 à l'heure.

Il se dédouble quand il le désire sans éprouver la moindre résistance de la part de ses adversaires. Mais, sachant combien la tâche est aisée, il ne se presse pas. Ce n'est qu'à la onzième heure qu'il passe en tête. Et à partir de ce moment, il ne fera qu'agrandir le jour qui le sépare de ses suivants. A la vingt-quatrième heure il aura pris 38 kilomètres 100 au second, Hermann-Combes, 93 kilomètres 600 à Lafourcade, 119 kilomètres 100 à Ivy, 164 kilomètres 700 à Germain, 291 kilomètres 300 à Catteau.

Pour faire sécher la piste, on jette à profusion des sacs de sciure, mais il est difficile de balayer, on n'insiste donc pas. Aussi peu à peu, les yeux des coureurs souffrent terriblement ; la sciure les aveugle et Shirley, le courageux Shirley, qui avait été de toutes les chutes, et qui tenait la tête à la huitième heure passe deuxième, puis troisième, quatrième enfin et abandonne.

La sciure de bois a provoqué des troubles visuels chez tous les concurrents, c'est ainsi que le petit Lafourcade dut s'arrêter à la vingt-troisième heure pour ne reparaître en piste que dans les dernières cinq minutes. Il était complètement aveugle. Il fit un tour, en selle, mais la bicyclette tenue par un soigneur. Ce supplice alarme les spectateurs qui crient : « A pied ! à pied ! »

Son beau-père avant sa descente de machine à la vingt-troisième heure s'écriait très excité :

— Ma fille, c'est moi, mon gendre, c'est ma fille. Tous les deux sont mes enfants. Alors je ne veux pas le laisser se tuer sur la piste. Ce garçon c'est l'emblème du cyclisme. Il a le sang-froid du Midi, moi, j'en ai les nerfs.

La fin de la course fut peu intéressante, j'avais été obligé de quitter le vélodrome pour aller courir à Longchamp et je n'eus pas paraît-il, à regretter les quelques heures pendant lesquelles je n'assistai pas aux péripéties de l'épreuve.

La fin de la course La dernière heure cependant fut passionnante grâce à Ivy, le nègre, et à Germain, de la Flèche, qui se firent une chasse mouvementée, à laquelle prit part un instant Léon Georget qui dut s'incliner devant Ivy.

On ne saurait trop admirer le nègre et Germain qui, soignés de façon plus que restreinte, accomplirent des performances dignes d'intérêt. Ivy qu'on croyait incapable de faire une course comme le Bol d'Or, a prouvé que s'il avait eu les mêmes soins qu'un Combes ou un Georget, il aurait pu faire beaucoup mieux.

Dans la dernière heure donc, il fit des prodiges : on aurait dit qu'il faisait un match de demi-fond avec Germain. Il filait à toute allure, puis longeait les balustrades ou bien pour passer un concurrent descendait sur la pelouse et allait recoller à son tandem un peu plus loin. Germain, lui, fatigué par les durs efforts qu'il avait fournis dans les premières heures lui livrait une chasse extraordinaire. Ils sortaient alternativement vainqueurs de leurs matches successifs, et finalement ce fut Ivy qui triompha. Pendant ce temps-là, Léon Georget qui commence à souffrir de son épaule, récemment blessée, fait des mouvements d'assouplissement sur sa machine.

Puis il veut se préparer pour les dernières minutes et comme c'est Ivy qui marche le mieux à ce moment, c'est lui qu'il veut battre à l'emballage. Il part derrière lui, puis cherche à passer à l'extérieur, mais le nègre fait accélérer son tandem et, après une lutte acharnée, oblige Léon Georget à décoller. Il a l'honneur de battre le vainqueur sur un tour de piste dans la dernière heure.

Enfin, voici l'ultime minute. C'est la fin. Les coureurs sont arrivés au terme de leur dur calvaire. La foule envahit aussitôt la piste, les populaires descendent du haut des virages roulant sur le bois et se recevant sur le gazon. On entoure les Bol d'Or, on les presse, on les abîme presque, on les porte en triomphe. Le public est heureux, mais les coureurs le sont encore plus d'avoir fini et Georget s'écrie :

— Eh bien! vrai, je ne l'ai pas volé!

Et pour la quatrième fois, il vient d'inscrire son nom sur le palmarès du Bol d'Or. Il a couvert 845 kil. 700, marchant à une allure de 35 kil. 237 mètres à l'heure.

A titre documentaire, donnons les distances parcourues dans la dernière heure : Léon Georget, 35 kilom. 100 : Combes, 28 kilom. 200 ; Lafourcade, 2 kilom. 100 ; Ivy, 35 kilom. 700 ; Germain, 30 kilomètres et Catteau, 11 kilom. 100. C'est donc Ivy qui a fourni la plus belle performance dans l'heure suprême.

Et voilà les impressions du starter-jockey, les voilà dans toute leur simplicité. Les ai-je bien exprimées, je ne sais, enfin j'ai fait ce que j'ai pu. C'est pourquoi j'espère avoir droit à votre bienveillance.

MAURICE BARAT.

NOTRE COURRIER

Un de nos abonnés écrit : « *Dans votre article sur les amateurs et les professionnels vous n'êtes vraiment pas doux pour les purs. Je prétends que parmi eux, il en est qui pourraient battre les pros si on mettait à leur disposition les soins, les entraîneurs, les managers que ceux-ci possèdent.* »

Je crois que notre correspondant exagère étrangement. Dans tous les cas, nous soumettons cette question à nos lecteurs : parmi les amateurs se trouve-il des coureurs susceptibles de triompher des professionnels. Lesquels ? Et pour quelles raisons ?

AUTOUR DU BOL D'OR

Combes descend.

Hermann Combes a terminé second avec 807 kilom. 600, à 38 kilom. 100 de Léon Georget qu'il n'inquiéta jamais.

Lafourcade dans les dernières minutes.

Lafourcade, n'y voyant plus remonte pour faire un dernier tour, tenu par M. Seigneur Il a fini troisième avec 752 kilom. 100.

Distractions nocturnes.

Les entraîneurs passent leurs loisirs à jouer aux cartes ou à la passe anglaise. Ils n'ont commencé à cntraîner qu'à 10 h. 20 du soir.

Léon Georget va remonter.

Léon Georget dut plusieurs fois descendre pour se faire masser l'épaule et se faire soigner les yeux.

Shirley abandonne.

Shirley, complètement aveuglé, est forcé d'abandonner après avotr long-temps tenu la tête.

Petit-Breton après l'abandon.

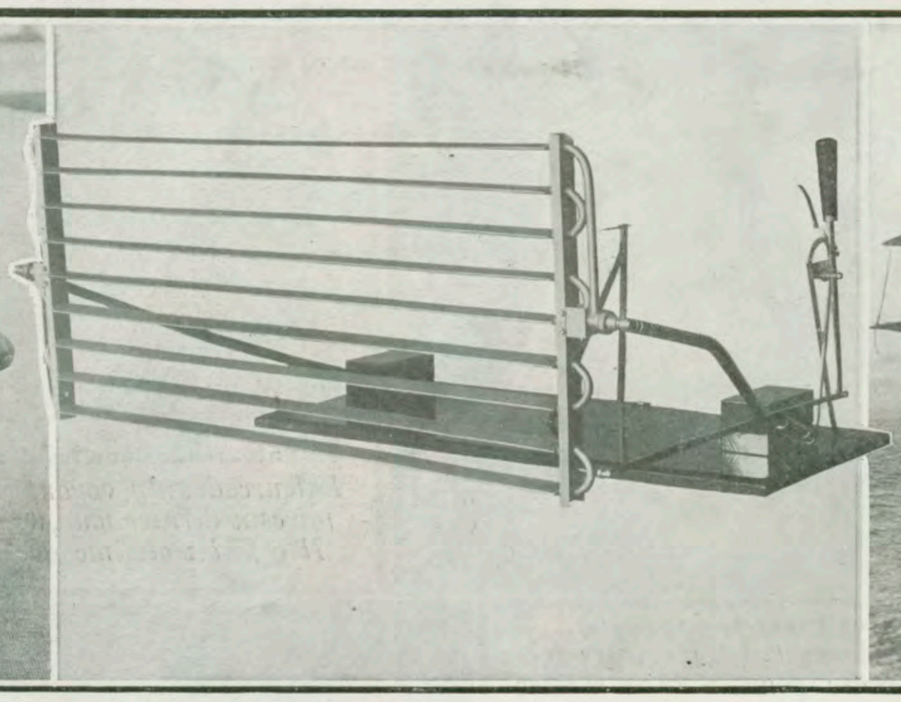
Petit-Breton victime d'incidents et d'accidents et souffrant horriblement des reins abandonna à la fin de la cinquième heure.

L'équipe de l'Aviron Arcachonnais gagnante des régates d'Arcachon devant l'équipe d'Evian.

Lézard à Monsieur Chamiot, gagnant la Coupe des 1 tonneau dans le bassin de Lagny. (Photo Vulga.)

Ce jeune globe trotter de 7 ans fit seul le voyage d'Amérique en Angleterre.

Mac Lean qui vient de se tuer à l'entraînement à Revere-Beach.



Radiateur et élévateur combinés de M. Donnitherne, pour aéroplanes et aérostats. Cet appareil fort ingénieux est appelé à rendre de grands services à la science nouvelle.

Nouvel aéroplane Odrer-Vendôme. Cet aéroplane est d'un poids total de 400 kilogs, et possède un moteur de 18 chevaux.

Un jeune concurrent de la course des Music-Halls à Londres.

Principaux résultats sportifs du 13 au 21 septembre

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 13 SEPTEMBRE. — Santos-Dumont couvre avec sa *Demoiselle* 7 à 8 kilomètres en minutes, sur le parcours de Saint-Cyr à Buc.

MERCREDI 15 SEPTEMBRE — Saint-Cyr. — Santos-Dumont s'élève a 70 mètres, battant ainsi le record du décollage.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — *Rouen-Paris pédestre* (156 kilomètres) : 1. Orphée, en 14 h. 6 m.; 2. Robert, en 14 h. 41 m.; 3. Siméon, en 15 h. 23 m. 15 s.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — Neuilly-sur-Marne. — Le Perreux. — *Les Régates Internationales de la Coupe de Paris.*

Critérium des Débutants (Finale) : 1. A. Boyer; 2. Valadon; 3. R. Paul.
Critérium des Vétérans (Finale) : 1. A. Gaudin; 2. Schmitt; 3. Henon.
Critérium des Juniors (Finale) : 1. Ripault; 2. Le Ponsart; 3. E. Greteven.
Critérium de Seniors (Finale) : 1. M. Boissière; 2. Duchateau; 3 Henon.
Coupe de Paris : 1. De La Plane; 2. Ch. Hahn; 3. Ripault.
Match particulier : 1. Ch. Hahn: 2. E. Gretener. Gagné de dix longueurs.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — Parc des Princes. — *Critérium des deux heures :* 1. Bouchard 32 kilom. 544 m.; 2. Waltispurger. 31 kilom. 650 m.; 3. Louis Prévôt, 31 kilom. 575 m.
Handicap de 1 500 mètres (Finale) : 1. Mongelard; 2. Lesaint; 3. Justin.
500 mètres scratch : 1. Roberts; 2. Neveu; 3. Mittelberger. Temps : 1 m. 8 s. 3/5.
Saut en hauteur : 1. Mittelberger et Roberts, dead-heat, 1 m. 63; 3. Sencier, 1 m. 40.
Lancement du poids : 1. Paquette, 11 m. 45; 2. Mittelberger, 10 m. 80; 3. Roberts, 9 m. 10.
Lancement du disque : 1. Paquette, 31 m. 45; 2. Mittelberger, 31 mètres; 3. Roberts, 29 m. 80.
Saut en longueur : 1. Fleury, 3 m. 15; 2. Roberts, 2 m. 98; 3. Paquette, 2 m. 95.

CYCLISME

MERCREDI 15 SEPTEMBRE. — Munich. — Guignard couvre 101 kilom. 623 m., en 60 minutes, battant ainsi le record du monde de l'heure cycliste.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — Vélodrome Buffalo. — *Le Bol d'Or :* 1. Léon Georget. 845 kilom. 700; 2. Hermann-Combes, 807 kilom. 600; 3. François Lafourcade, 752 kilom. 100.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — *Paris-Evreux :* 1. Philippe; 2. Lorrain, à un quart de roue; 3. Degy, à cinq longueurs.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — *Paris-Nemours* : 1. Danty-Lafrance, en 1 h. 49 m. 15 s.; 2. Masseon, à une longueur; 3. Dubois, à une roue.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — Niort (Vélodrome Inkermann).
Match Friol-Bader : Friol gagne les deux manches.
Match Themar-Rivière (derrière motos) : Rivière gagne les deux manches.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — *La Joyeuse Tourterelle à la piste municipale.*
Grand Prix interclubs (Finale) : 1. Texier; 2. Gaudiol; 3. Delaforre.
Prix de Langlade (une heure derrière tandems) : 1. Parisot, 45 kilom. 465; 2. Vallaton, à une longueur.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — Roanne. — *Internationale :* 1. Dupré, 3 points; 2. Pouchois, 7 points; 3. Delage, 8 points.
Tandems (Finale) : 1. Dupré-Delage; 2. Lagarde-Pouchois; 3. Fournous-Jacquart.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE, — Montauban. — *Le Circuit Français Peugeot.*
Le Grand Prix Wolber : 1. Paulmier. en 10 h. 10; 2. Charpiot, à 100 mètres; 3. Lignon, à une roue.
Le Trophée de France : 1 Azéma; 2. Nat; 3. Audout.
Le Critérium de vitesse au Vélodrome. — 1re manche : 1. Rutt; 2. Mayer; 3. Ellegaard. — 2e manche; 1. Rutt; 2. Ellegard; 3. Mayer.
Match de voiturettes (5 kilomètres) : 1. Rigal; 2. Lesna.

HIPPISME

MERCREDI 15 SEPTEMBRE. — Tremblay. — *Prix Le Sancy* (2.600 mètres, 20.000 francs); 1. Duc d'Albe, à M. Jean Joubert (G. Bartholomew); 2. Sampietro, à quatre longueurs; 3. Valentin, à six longueurs. P. M. : gag., 13 fr. 50; pl. 13 fr. 50, 24 fr. 50.

JEUDI 16 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *18e Biennal de Maisons-Lafitte* (1.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Fils du Vent, à M. Ed Blanc (G. Stern); 2. Rammesseum, à trois longueurs; 3. Le Matifan, à quatre longueurs. P. M. : gag., 14 fr. 50; pl., 12 francs, 18 fr. 50.

VENDREDI 17 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Soukaras* (2.500 mètres. 10.000 francs. 1. Job, à M. G. Braquessac (Defeyer); 2. Jim Crow, à une courte tête; 3. L'Oiseau Bleu, deux longueurs. P. M. : gag., 39 francs; pl., 13 francs, 13 fr. 50, 28 francs.

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE. — Longchamp. — *Grand Critérium* (1.600 mètres, 30.000 francs) 1. Uriel, au comte Le Marois (G. Bartholomew); 2. Nuage, à une demi-longueur; 3 Reinhart, à une encolure. P. M. : gag., 169 fr. 50; pl., 158 fr. 50, 20 fr. 50, 43 fr. 50.

Prix de Satory (4.000 mètres 20.000 francs) : 1. Caroubier, au Dr H. David (Rovella) : 2. Sainte Livrade, à une longueur et demie; 3. Maurienne, à une longueur et demie. P. M. : gag, 85 francs; pl, 37 fr. 50, 45 fr. 50.

Prix du Prince d'Orange (2 400 mètres, 20.000 francs) : 1. Biniou, à M. Michel Ephrussi (G. Stern); 2. Negofol, à une encolure; 3. Talo Biribil, à trois longueurs. P. M. : gag., 21 francs; pl., 14 fr. 50, 15 fr. 50.

Prix de Madrid (2.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Mademoiselle Bon, à Mme N. G. Cheremeteff (Ch. Childs); 2. Roi de l'Air, à deux longueurs; 3. La Chananéenne, à une longueur et demie. P. M. : gag., 28 francs; pl., 18 francs, 18 francs.

BIBLIOGRAPHIE

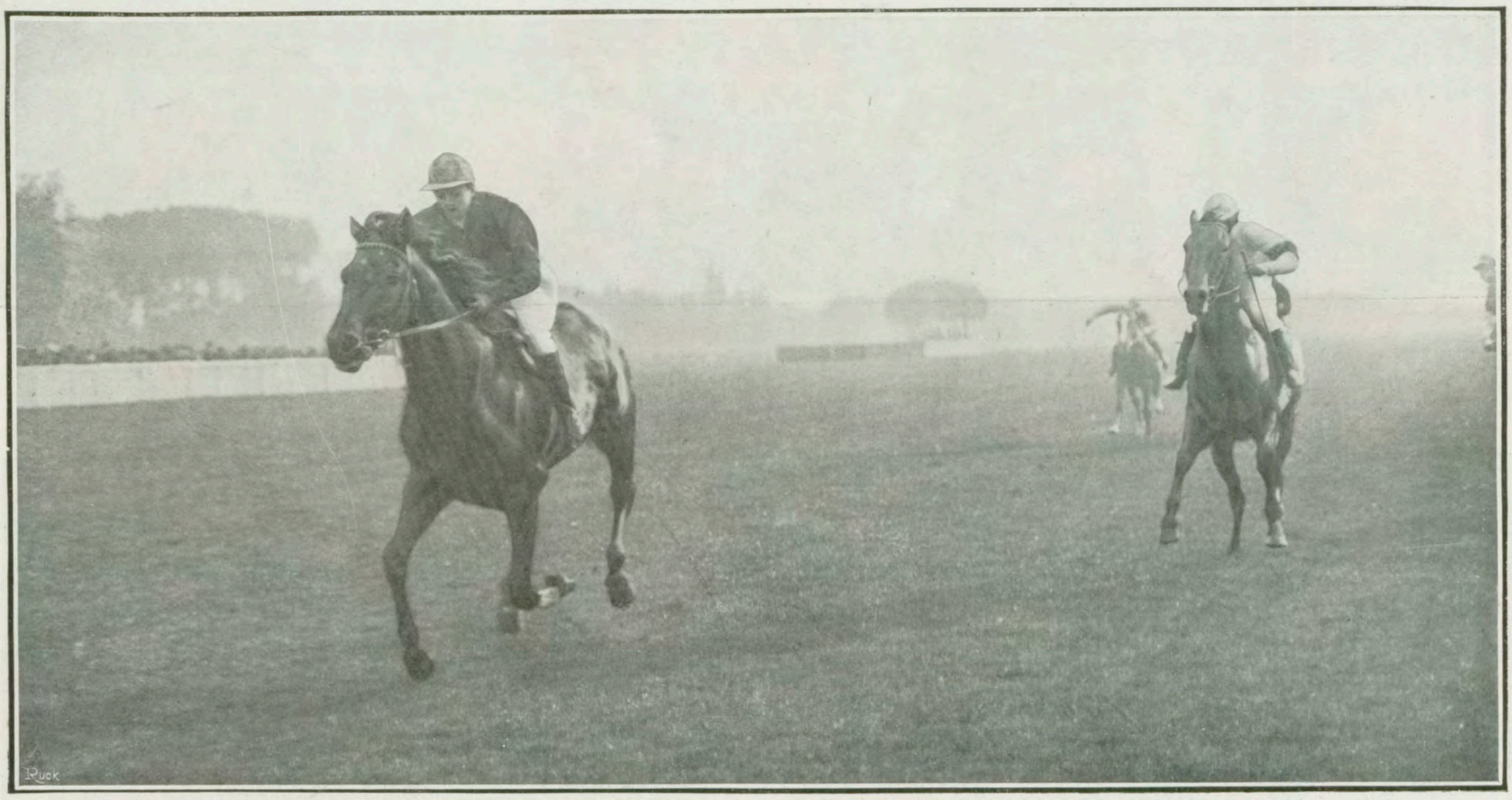
En réponse aux questions que nous ont adressées nos lecteurs, nous avons le plaisir de leur annoncer que les photos illustrant notre article : « Une automobile atteint le glacier des Bossons » ont été prises par M. Willmann, l'excellent photographe de Chamonix.

LES GALAS SPORTIFS DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Nous préparons pour cet hiver une série de conférences sur des sujets sportifs, accompagnées de projections cinématographiques, qui seront données au Théâtre Femina et pour lesquelles nous ferons appel aux personnalités les plus compétentes dans chaque sport. Que nos lecteurs veuillent bien nous dire quels sont les sujets qui leur paraissent les plus intéressants à traiter.

Le Grand Critérium — Le Prix du Prince d'Orange

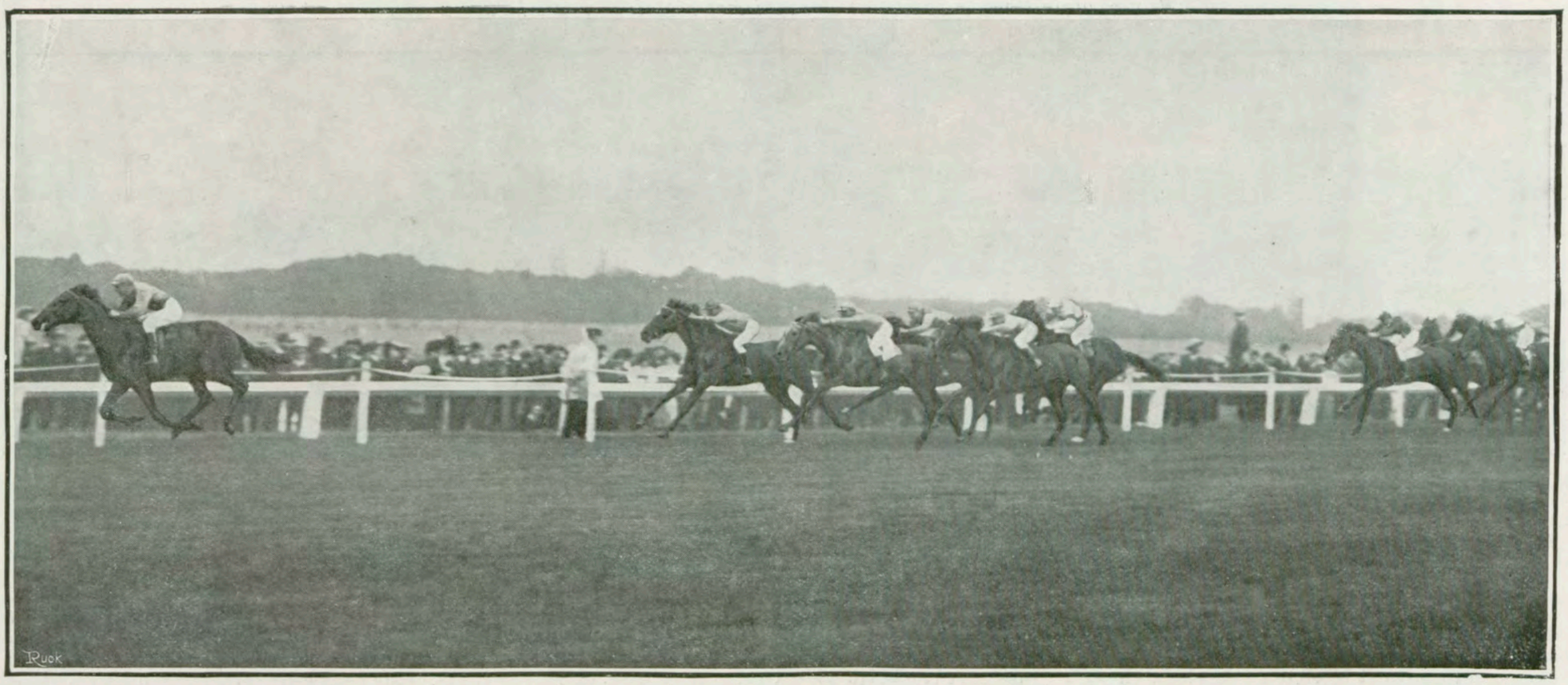
Les deux ans du comte Le Marois se rehabilitent — Biniou devient un candidat sérieux pour le Municipal.



Fils du Vent — Ramesseum

Le 18e Biennal 1909-1910, 1re année (20.000 francs, 1.200 mètres), Maisons-Laffitte, 16 Septembre. — L'arrivée.

Nul n'était mieux qualifié que le fils de Flying-Fox pour représenter les vieux chevaux dans cette rencontre sur une courte distance. Il a mené, suivi de Urgulosa, mais celle-ci s'est effondrée au parc aux voitures et Fils du Vent a gagné facilement de trois longueurs sur Ramesseum.



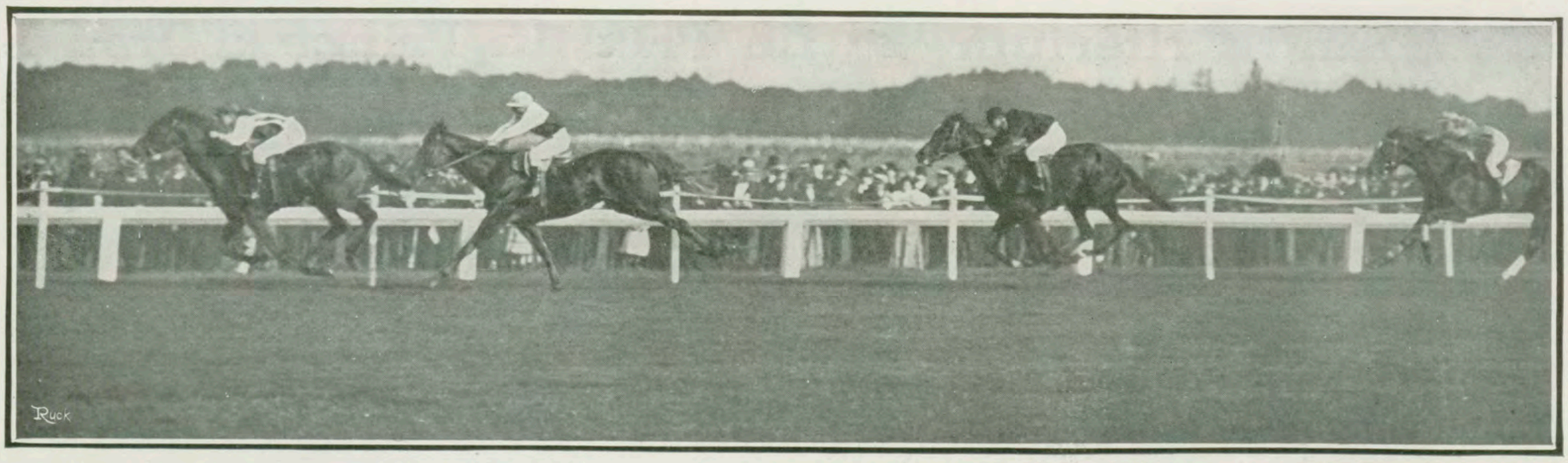
Uriel — Saint-Just — Ulm — Nuage — Magali III — Reinhart

Le Grand Critérium (30.000 francs, 1.600 mètres). Longchamp, 19 Septembre. — A 350 mètres du poteau.

Saint-Just a mené très vite. A l'entrée de la ligne droite Uriel a pris le commandement, tandis que Ulm apparaissait et que Magali III survenait en dehors. Nuage, enfermé pendant 200 mètres avant le dernier tournant, se dégageait, suivi de Reinhart, mais ne pouvaient enlever la première place au poulain du comte Le Marois.

Nous avons eu dimanche à Longchamp deux épreuves du plus haut intérêt, le prix du Prince d'Orange et le Grand Critérium.

On pouvait regretter dans le Prix du Prince d'Orange l'absence de Chulo, réservé pour la Coupe d'Or, et celle de Verdun qui n'avait pas été engagé. Le crack du baron M. de Rothschild eut trouvé là l'occasion d'une réhabilitation complète. Malheusement, sa course du Royal Oalk l'a assez sérieusement éprouvé, et il est assez probable que nous ne le reverrons plus cette année. Lui, qui était si frais le lendemain de ses victoires, n'a pu supporter le dernier effort qu'on lui a imposé. C'est une preuve de plus qu'il n'était pas lui-même, ce jour-là, et que sa défaite ne compte pas. Le Prix du Prince d'Orange s'est donc en réalité trouvé réduit à un simple match entre Biniou et Negofol, et le résultat de la rencontre a été celui qu'on prévoyait généralement : Biniou a remporté sur son adversaire une victoire facile et qu'il y a tout lieu de croire décisive. Biniou a eu le train soutenu qui lui convenait



Sainte-Livrade Caroubier Maurienne Rabat-Joie

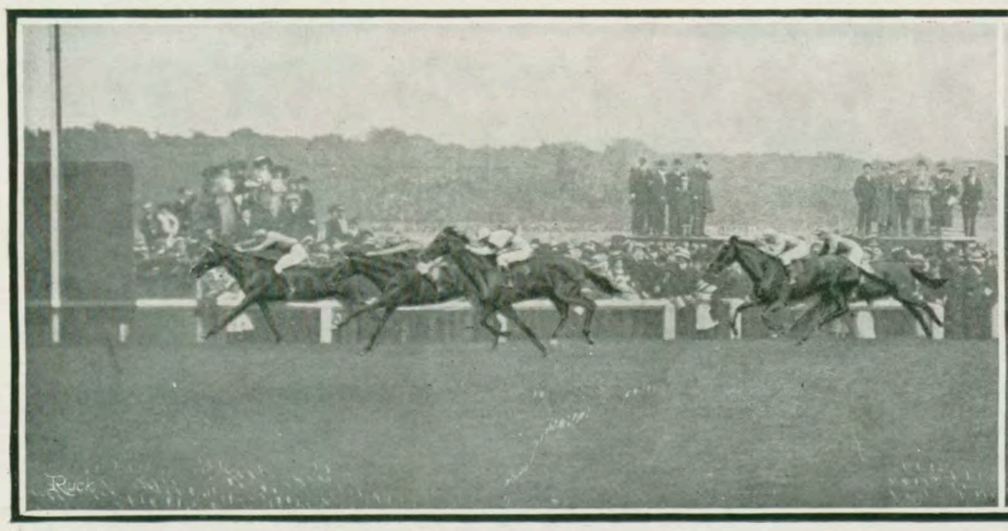
Le Prix de Satory (20.000 francs, 4.000 mètres). Longchamps, 19 Septembre. — A 300 mètres du poteau.

Le prix offert aux stayers a donné lieu à une complète inversion du résultat antérieur. Rabat-Joie, qui avait battu Maurienne laquelle avait précédé Sainte-Livrade, ont fini dans l'ordre inverse derrière Caroubier qui n'avait pas existé devant eux.

Caroubier Sainte-Livrade Maurienne

L'arrivée du Prix de Satory.

Tarragone, puis Lézard ont mené un train soutenu, puis Sainte-Livrade a pris le commandement. Elle s'est détachée à l'entrée de la ligne droite, mais Rovella ramenait Caroubier et réglait la pouliche assez vite.



Uriel Nuage Reinhart

L'arrivée du Grand Critérium.

Jusqu'à la fin, Nuage et Reinhart gagnèrent du terrain, mais Uriel gardait encore au poteau une demi-longueur.

Magali Ulm Biniou Négofol

Le Prix du Prince d'Orange. (20.000 francs, 1,400 mètres).

Ce fut un match entre Biniou et Negofol. Biniou resté derrière attaquait un peu avant le Pavillon et prenait immédiatement le meilleur.

et Negofol, après l'avoir tiré quelque temps dans son action a subi son attaque; mais ce n'est pas là pour le fils de Childwick, une excuse suffisante et la victoire du vieux cheval a été trop facile pour n'être pas aussi très concluante.

Dans le Grand Critérium, les compétiteurs ont été exceptionnellement nombreux, conséquence inévitable d'une situation encore embrouillée et d'un classement ébauché à peine, Tous les deux ans possédant des titres quelque peu sérieux, et même beaucoup qui n'en avaient que d'assez fragiles, se sont alignés sous les ordres du starter. Seules Marsa et Urgulosa manquèrent à l'appel. Mais l'absence de la pouliche du comte Le Marois, après son échec radical du jeudi précédent n'avait rien de regrettable. Sa course a révélé une déchéance momentanée sans doute, mais pour le moment complète. La forme de l'écurie Le Marois, si brillante avec ses deux ans ne s'est pas pour cela démentie. Après avoir enlevé les deux prix La Rochette avec Urgulosa et Ulm, elle a gagné le Grand Critérium avec Uriel. A en juger par le choix des jockeys, ce n'était pas sur lui que reposaient les espérances de son écurie. Ulm qui avait fini devant lui dans le Prix de Deux Ans offrait plus de garanties. Mais avant cet échec, dont l'inexactitude apparaît aujourd'hui évidente, au lendemain de cette très impressionnante victoire du Prix Yacowlef, sa supériorité sur ses deux compagnons d'écurie était admise, et on l'accueillait assez volontiers comme un futur crack. Son succès de dimanche, bien qu'inattendu ne fait en somme que confirmer une première impression trop vite effacée. Est-ce à dire qu'Uriel a conquis son titre définitif à la suprématie? Très certainement non. Sa victoire, au contraire, a paru surtout une victoire heureuse. Sur les 1.600 mètres de la petite piste, avec seize partants, on ne peut guère espérer une course régulière. Un certain nombre de concurrents se trouvent presque nécessairement enfermés à la corde en arrivant au tournant et c'est ce qui est arrivé à Saint-Yves, Assouan II et Nuage. Ce dernier, dégagé tardivement est venu finir très fort avec Reinhart; il n'a succombé que d'une demi-longueur et on a eu l'impression qu'il s'est emporté un peu plus loin.

En somme, entre les trois premiers, le classement de dimanche est sujet à revision et il semble bien que Nuage est assez nettement le meilleur. On peut relever encore l'excellente course de Magali. Pour le reste, on peut, semble-t-il, accepter grosso modo le résultat.

STUART.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.